



TITLE:

助郷制度に就いて

AUTHOR(S):

黒羽, 兵治郎

---

CITATION:

黒羽, 兵治郎. 助郷制度に就いて. 經濟論叢 1932, 34(2): 439-451

ISSUE DATE:

1932-02-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/130140>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

# 叢論經濟

號 二 第

卷四十三第

行發日一月二年七和昭

## 論 叢

政府の營繕購品制度 . . . . . 法學博士 神戸 正雄  
蓄積理論の一考察 . . . . . 文學博士 高田 保馬  
人間學的社會哲學 . . . . . 文學博士 米田庄太郎

## 時 論

金輸出再禁止後の財界と財政 . . . . . 經濟學博士 汐見 三郎

## 研 究

我が國の都市經費と都市人口 . . . . . 經濟學士 小山田 小七  
大量觀察代用法に就いて . . . . . 經濟學士 蜷川 虎三  
歴史的発展に於いて見たる世界不況 . . . . . 經濟學士 松岡 孝兒  
助郷制度に就いて . . . . . 經濟學士 黒羽兵治郎

## 說 苑

恩師シヤンツ教授を悼む . . . . . 法學博士 神戸 正雄  
瑞西の穀物專賣制 . . . . . 經濟學士 八木芳之助  
小賣企業に於ける棚卸見切賣出 . . . . . 經濟學士 大塚 一朗

## 附 錄

新着外國經濟雜誌主要論題

# 助郷制度に就いて

黒羽兵治郎

## 一、緒言

近世宿驛に於て其常備人馬を用ひ盡すも猶繼立人馬に不足を生じたる時、此不足人馬補充のため、宿驛に人馬を出役せしむべく幕府より命ぜられたる郷村を助郷と稱し、後此課役をも助郷といふに至りしため、兩者甄別の必要上、助郷村・助郷役なる名稱を生ぜしことは既に何人も知るところである。近世の宿驛は東海道に於て五十三、中山道に於て六十七、其他奥州道中・甲州道中・日光道中等、所謂五街道の宿驛の合計は、其數實に二百五十の多きに上る。而して當時の全國主要街道中、少くとも此五街道の宿驛は夫々自己の助郷を有せしものであるが、此等の宿驛と助郷との關係は、上述の限りに於いては終始變ずるところなかりしに拘らず、制度の確立以來種々なる名義を以て新しき助郷の設けらるゝに至りしため、宿驛と助郷との關係は漸次制度確立當時の單純さを失つて行つたのである。此制度確立以降に於ける各種助郷の新設は、之を制度そのものより見るときは之を制度の推移と言ひ得べく、此推移を一應一般的に理解することは、時

と共に複雑化し行く宿驛助郷間の關係を、宿驛別に考察する場合にも或は街道別に考察する場合にも、共に其必要を感じるところであり、殊に史料の乏しき場合に於ては何よりの手懸りとなるを以て、茲に此助郷制度が如何に又何故に然かく推移したるかを一般的に究め、一は以て他日の研究に資すると共に、且つは嘗ての研究の不備を補ふことにしたいと思ふ。斯くは言へ、固より此制度に關して述ぶべきもの一二にして止らず、且つ猶夫等に就きて明かならざるところあり、以下は唯制度の推移を考察するに過ぎないが、又以て助郷制度の輪廓を示すには足るであらう。

## 二、助郷制度の確立

街道上の聚落をとつて宿驛と定め、之に人馬を常備せしめ以て官用交通上の必要に充てし制度の存在は、古く上代に溯る事が出来る。併し宿驛に於て人馬に不足を生じるとき、其周邊の農村が當然之を補充すべきものと定め、之を一の制度となしたる最初のもものは秀吉であり、其の頗る新しき時代に屬する事を知るのである。即ち文祿三年正月、彼は京都より尾州清須に至る間に宿送りの御用に任すべき宿驛を定め、『右人夫百二百馬五十疋より内之時者如此可出之、過分に入候時者、此外に隣郷則可出候』と命じたる<sup>1)</sup>ことがある。(註二) 彼の定めたる制度の内容は之以上のところ明かでなく、又此制度は幾くもなくして消滅に歸せしことと考へらるゝのみならず、其の助郷制度に及ぼしたる影響の如きも全く之を明かにするを得ないが、唯此制度の制定を介して、

1) 駒井日記(改定史籍集覽 第廿五冊 524-525頁)

其の前後、農村より人馬が徴發せられ官用遞送に任じたる例の稀ならざりしを推定する事は、必ずしも失當ではないと思ふ。

(註一)「改定史籍集覽」に見ゆる其全文は左の如くである。此中宿驛間に細字を以て書き込まれたるものが何を意味するか未だ之を詳にするを得ないが、文中所謂人夫百二百は何かの誤ではないかと思ふ。併せて大方の示教を俟つ。

『一、從太閤様、京都から尾州清須迄、宿送御用之傳馬人足被 仰付様々御朱印之寫 玄ゆくおくり所々往還共 一京より大津 一大津より勢田 一せたより守山 一もり山より八まん山 一八まん山より山さき ひたつ 泊瀬 下 一山 さきよりさわ山 一さわ山より 岩名 諸處 須川 大野木 かしは原 一かしは原よりたる井 一樽井より大かき 一大かきよりすの また 一すのまたよりきよす 右人夫百二百馬五十疋より内之時者如此可出之、過分に入候時者、此外に隣郷則可出候、御朱印無之者一切不申付者也

文祿三年正月十七日

御 朱 印

上述の如く、家康の政權獲得以前、既に秀吉によつて助郷制度と全く揆を一にする制度の設けられたる事があつた。其後家康は慶長五年關ヶ原の戦に勝ち、其の東海・東山・北陸・奥羽地方に於る勢力が最早動かすべからざるものとなるや、早くも翌六年彦阪刑部元正をして東海道を巡視せしめ、其宿驛に傳馬三十六疋人夫若干の常備を命じたが、未だ助郷に關しては何等言及するところになかつた。併し乍ら數多くの宿驛には、助郷なくしては其任に堪へざるものもありしと見え、慶長十一年には「助馬の村」を有したる宿驛も存すと稱せられてゐる。幕府が廣く五街道を修め、宿驛を定め、傳馬の法を定めたるは、猶之に後ること數年、即ち慶長十六年の事である。此外幕政初期三代の間、幕府政治の遂行上時々必要に迫られて種々施設するところがあり、白

ら陸上交通制度を整備するに至りし事は争はれず、東海道各宿驛の常備人馬數を百人百疋と定めたるも、他の諸街道各宿驛の人馬數を或は東海道の二分の一、或は四分の一と定めたるも亦此間の事に屬するのであらう。<sup>3)</sup>而も其間絶えて助郷の設定が考慮せられなかつたのは、當時の交通風俗未だ全く戰國行軍の餘風を去らず、參覲交代制度の確立亦此頃の事にかゝり、宿驛常置の人馬は略々當時の交通需要を満すに足りたるためである。

併し乍ら戰國の餘風も昌平の世の打續くと共に漸く失せて華美となり、各地の諸侯亦隔年江戸本國の間を參覲交代して街道筋の殷盛を齎した。此等の事は驢がて街道上の交通量が累年増加したる事を意味するものであるが、之を圓滑に繼立つることは漸く多くの宿驛に於いて成し得ざるに至り、通行多き時は殊に繼立に澁滯を來し、宿驛は之がため右往左往頗る困惑を感じたのである。成る程正保三年には幕府の指令があり、常備人馬を用ひ盡したる後に於いては、宿驛は行人に繼立の一時的拒否をなしうるに至つたが、斯くの如きは言ふべくして行ひ得るところに非ず、宿驛は必要上已むを得ず、近郊の人馬を雇使するか、又は領主に請うて領内の農村より補充人馬を徵發することを許されて此不備を補うたのであつた。<sup>4)</sup>茲に於いてか幕府も助郷附屬の必要を訴ふる宿驛に漸次之を與ふることに方針を改めた。寛文の頃には助郷を有する宿驛の數は相當多かりしものゝ如くである。<sup>5)</sup>(註二)

(註二) 左に掲ぐる石部宿の歎願書は、恐らく道中奉行に提出したるものゝ草案であらう。助郷制度の不備に基く交通澁滯

- 3) 新編武藏風土記(驛遞志稿考證、168頁)  
享和三年五月、東海道草津宿從御公儀様御領主様拜借頂戴米金高並理由書  
驛肝錄(驛遞志稿考證、150-165頁)  
4) 驛遞志稿考證、170頁  
5) 同上、200-201頁  
6) 7) 寛文五年、東海道石部宿助郷附屬歎願書

宿驛困惑の一斑は、是に由つて觀るも十分窺ひ知らるゝところである。

『奉願御介人馬之御事』

一 往還之御通行多時分者、御介人馬無御座候に付而、御地頭本多兵部少輔様に御訴訟申上候得者、御知行所之中に而程  
近き村々々、人馬被爲仰付御出□被爲下候得共、馬少しならでは無御座候、其外御領内者遠所故、馬被爲仰付被下候而も  
早速御用に立不申、往還に對し無調法に罷成難儀致候故、方々に而人馬にまとい餘を仕やとい申候に付而、宿中之者共革  
別迷惑仕候、前々々御訴訟申上候通り、御慈悲を以、余宿なみに定付大付之御介人馬被爲仰付被爲下候は、難有可奉存候  
御事 以上

寛文五年

石部宿問屋

斯くして宿驛は漸次助郷を與へらるゝに至つたが、幕府は常に助郷を宿驛と同一の封領又は國  
郡内のものに限りしたため、再び往々交通の滯滞・宿驛の困惑を生ぜしむることとなつた。何故幕  
府が助郷を附するに際して封境・國郡を限界とせしかは頗る明瞭を缺くが、此方針は元祿二年改  
められ、夫れより以後は宿驛近傍の農村が其助郷と定めらるゝ事となつた。併し此時の助郷配  
布の更正は渉々しからず、同七年に及んで再び下令あり、茲に至つて初めて其劃定を見た様であ  
る。此時新に助郷を與へられし宿驛も亦尠からざるが如くである。然るに此劃定も未だ以て助郷  
出役の便に適はず、其後享保に及ぶまで漸次匡正の手が加へられて行つた。<sup>8)</sup>斯くの如く此頃にあ  
つては幕府の助郷を念ふ事必ずしも淺からず、農民も亦助郷役に出づるは農間の稼ともなるとし、<sup>9)</sup>  
時には進んで助郷村たらん事を競ひし事さへありと言へば、<sup>10)</sup>以て助郷が負擔と感ぜられたるとこ  
ろにありても、其程度のさほど大ならざりし事を知り得るであらう。

8) 驛遞志稿考證。198-199, 200-201, 227, 233頁

9) 船橋隨菴氏。助郷考(驛遞志稿考證。47頁)

10) 安藤博氏。徳川幕府縣治要略。127頁

當時に於ける助郷村配布の狀勢は、享保六年道中奉行寛播磨守が述べたる助郷人馬の用法書中にあらはれてゐる。即ち曰く『東海道岡崎驛以西大阪に至る諸驛及中山・日光兩道は大助郷あつて定助郷なし、故に其定助郷に課すべき人馬も之を大助郷に課するを例とす、(即ち中山道の大助郷は之を實質上定助郷といふも支障なき事を意味してゐる)又奥州街道・甲州道中に一定の助郷なしと雖も、行人輻湊の日は臨時近郊の人馬を徴して以て之に充つ、蓋亦助郷の意なり』<sup>11)</sup>と。此總べてを直に信ずる事は出来ないが、猶以て五街道に於ける助郷配布の狀勢の大略を窺ふには足るかと思へる。所謂定助郷(定付・定助・定助村・本助郷・助郷)は居常宿驛補助の人馬を出し、大助郷(大付・大助・大助村・加助郷)は臨時宿驛補助の人馬を出すものとも、或は又定助郷は先づ宿驛補助の人馬を出し、猶足らざるに於て大助郷之を出すともいふ。二者何れにするも宿驛に對する定助郷の重要性は大助郷の夫れに比して大である。併し兩者の區別は宿驛に於ける所要人馬の増大に伴つて漸次消滅すべき性質のものである。事實又交通量増大の結果、兩者は漸次其差違を失ひつゝあつたのであらう、享保十年、幕府は彼等を合して打込定助となし、『右者只今迄定助郷大助郷と相分り人馬差出候得共、向後右名目相止候間(中略)、無甲乙割合人馬無滯可出之』と命するに至つた。茲に於いて助郷制度は之を實質上より見るときは大體定助郷單一の制度となり、從來の不統一は整理せられて頗る簡明なるものとなり、又此後種々なる名目を以て新しき助郷が設けられたが、常に此時の助郷が基本となつた。即ち助郷制度は此時を以て確立するに至つたのである。



### 三、助郷制度の推移（上）

然らば爾來如何なる名稱の新しき助郷が設けらるゝに至つたのであるか。先づ最初に設けられたるものは代助郷である。代助郷といふは舊來の助郷村のあるものが、何等かの理由を以て助郷役の一部又は全部を一時的或は永久的に免除せられたるとき、其代勤をなす助郷である。代助郷の代勤をなすものも亦代助郷といふが、其設定は猶後の事に屬してゐる。代助郷の義務は曩の助郷村が免除せられたる義務に照應して定まるものであるが、殘る助郷村に猶負擔能力ありと幕府に於て認定したる場合には、代助郷の設定はなくして彼等全體の分割負擔となつた。『惣助郷にて餘荷可相勤』といふ幕府の指令は此分割負擔を命じたるものである。此代助郷は各地とも最も頻繁に設けられたるものゝ如くである。

次いで設けられたる助郷は増助郷（増助・加助郷）であらう。之は從來の助郷村の負擔過重が認められたるとき、其の輕減を目的として定助郷に追加せられたる助郷である。増助郷には無期のもの有期のもの共に見らる。増助郷が勤高に應じて人馬を宿驛に出役せしむべき義務を有する事は何等定助郷と選ぶところを有しない。唯其勤高が定助郷にあつては村高に等しく、増助郷にあつては村高の一部なりし事は、言ふまでもなく増助郷の負擔を相對的に輕からしめてゐる。併し乍ら増助郷と定めらるゝ程の農村にして、猶且斯くの如く負擔能力を有するとき、聽て殘村高が一時

或は漸次に何れかの宿驛への勤高としてとられ、結局何等の餘裕を残さざるに至つては實質上助郷と全く一般である。此増助郷の代勤をなす代助郷の定められたること亦其例が多い。

此等と全く同性質のものが幕末に至つて當分助郷の名の下に指定せられたが、夫以前一部の地方に於いて加宿助郷（加宿・加助郷・宿附助郷・宿餘荷助郷）と稱するものが設けられた。之は宿驛疲弊し其の所定人馬を立つるに堪へざるとき、之を減じて其の埋合せのために定められたる助郷である。之が實質上所謂加宿と同一なる事は明かであるが、宿驛經費の補助を目的として設けられたるものをも亦加宿助郷と言へば、加宿助郷のすべてを加宿と同一視する事は許されない。加宿助郷の代助郷の命ぜられたる事あるは亦言を俟たない。

而して最後に前述の當分助郷であるが、此中には増助郷・加宿助郷・代助郷の何れのものも含まれてゐる。其義務年限の多くが明示せられず、唯當分の間、乃至は當分の間たることを意味する言葉を以て示されたため、官民共に此稱を用ゐたのである。幕末に及んでは、最早幕府は助郷村の配布に際して嘗つての如き綿密なる注意を拂ふ事は出来なくなつて了つた。助郷村の疲弊は益々深刻となり、一方助郷人馬の必要は愈々切實となり、斯くて幕府は手當り次第に此當分助郷を命じたのである。茲に於いてか確立當時に於ける助郷制度の單純さは、愈々失はるゝに至つたのであつた。<sup>12)</sup>

然らば助郷制度は何故確定當時の單純さを失ひ、斯くも複雑なるものとなつたのであるか。言

12) 拙稿、草津宿の助郷に就いて（本庄博士編、日本交通史の研究、197-200頁）参照

ふ迄もなく夫れは幕府が前述の如き各種の助郷を設けたるために外ならないが、然らば幕府は何故各種の新助郷を設けなければならなかつたのであるか。助郷村の負擔能力が絶えず減退し、而も彼等に對する助郷役が常に増大し、斯くて助郷村が凡ゆる手段を講じて其負擔義務を回避して之を抵抗力の少き方に轉嫁せんと試み、又事實轉嫁し得たることこそ、助郷制度を複雑ならしめたる根本原因と見るべきである。

助郷村の負擔能力を絶えず減退せしめたるものは直接には租稅負擔の遞増・生活程度の向上・自然の災害である。<sup>13)</sup> 租稅負擔の増加に關しては、『栗山上書』に『只今の御代官は、只御年貢を取納申候許を御役目の様に覺居申候、其譯は御年貢を一粒も餘慶取立候得ば、働に相成候御役目の様にて、御役替等も被仰付、其外の風儀盜賊杯の事は、一向御上にも御構無御座候故にて御座候、夫故御役を相勤候者は、御年貢を一粒も澤山に取立、勤の功に仕候て一日も早く立身可仕と奉存、前役の御代官十萬石の御藏入の所にて、三四千石も餘慶に取立申、夫が功立申候て御見出に逢ひ立身も仕候得ば、次の御代官は又其上に一二千石も餘慶取立不申候ては、働の手際相見得不申、又其次は千石も五百石もと段々増に増申候へば、御代官の十人も替り候内には、十萬石の御場所より十四五萬石も納め申候様相成申候』といふが如き記事がある。幕府諸藩に於ける財政窮乏の事實を思ひ合せ、以て一般に察すべきである。貢租既に斯く重きが上に、更に農民には種々なる雜稅・課稅があり、經常・臨時の少からぬ村入用のあつた事も亦忘れてはならない。

13) 本庄博士・我國近世の農村問題（改造文庫）56-59頁

併し彼等も纔に餘裕を得たるときは、之に従つて漸次生活程度を向上せしめた。農民の生活程度の向上は幕府諸藩の利害と全く相反するものなりしたため、農民に對する勤儉節約の命令は絶えず下されてゐるが、彼等の中には餘裕以上に生活程度を向上せしめ困窮に陥りたるものも決して少くなかつたのである。所謂生活程度の向上が、今日より見て言ふにも足らざる程のものなりし事、否其當時に於てさへ、『町人の奢りに比ぶれば、百姓の驕りは何程の事にもあらず』と稱せられし程のものなる事は姑く措き、夫れ程の程度の生活向上が、直に彼等の困窮をもたらし、困窮を免れんとすれば、其程度の生活向上をすら斷念しなければならなかつたといふ事は、聽て彼等一般の生活程度が如何に低級なりしかを物語るものと言はなければならぬ。

斯る状態にありし農民の生活を根本より破壊したる事のあるは、自然の災害殊に飢饉である。一度び飢饉にして襲來せんか、其の結果たるや、到底今人の想像を許さざる慘狀を呈したのであつた。此根本的に破壊せられたる經濟生活の恢復が、彼等農民にとつて如何に困難なりしかは、其平時に於ける經濟生活に一顧を加ふれば極めて容易に知らるゝであらう。單り全國的飢饉とのみ言はず、廣く各地各種の天災に就いて見るならば、其大小幾多の災害を受けたるが如き亦言を俟たぬ。殊に明和・天明年間、近世二百數十年の中に就き最も頻繁に天災の發生したるときであり、近世三大飢饉の一は實に天明年間の發生に係る。各種助郷の設定が漸く此頃より多きに上りしは十分首肯し得らるゝところである。

助郷村の負擔能力に關して述ぶるは先づ右の程度に止め、次に此負擔能力の減退する助郷村に對して賦課せられたる助郷役の増大に就きて考察しよう。言ふ迄もなく助郷役の増大は課徴せらるゝ助郷人馬數の増大であり、課徴人馬の増大は宿驛に於ける所要人馬増大の反映である。而して之は街道上に於ける交通量の増大に基くものであるが、此交通量が享保以降如何に増大したるかを直接に知る事は所詮不可能である。併し斷片的に闡明せられたる宿驛助郷所役人馬數其他に基いて推測を加ふれば、享保より天保の頃迄は先づ漸増したるものと見るべく、弘化・嘉永の頃より幕末にかけて激増したるものと言ふべきであらう。幕末に至つて交通量の激増したるは言ふ迄もなく當時の政情の不安動搖に基く。所謂當分助郷の設定せられたる事の多かりしは實に此間の事である。

助郷村より課徴せらるゝ人馬數は、交通量の増大に伴ひ累進的に加増せらるゝ性質を具へてゐる。蓋し宿驛に於いては、其常備人馬を盡したる後に於いては、如何に多額の人馬が必要とせらるゝも、之を助郷村に歸すべき負擔として彼等に賦課し、此時助郷村が所當人馬を出役せしめ得ずして其代勤を宿驛に依頼するときは、宿驛は何等かの形式による之が賠償を求め得たからである。<sup>14)</sup>斯くして助郷役の増大は免れ能はざるところなりしに加へて、更に本來宿驛が負擔すべかりし部分まで助郷村に嫁せられ來つたといふのは何であるか。加宿助郷の中、所謂加宿と實質を同じうするものは、宿立人馬減勤補填のための助郷であり、之も亦宿驛本來の義務の一部を嫁せられた

るものに外ならない。併し加宿助郷たる農村は此義務を負擔せしめらるゝことによつて初めて加宿助郷となるのであり、又其義務は常に一定して増減なきを特徴とする。従つて茲には加宿助郷を考慮外に置く事にするが、翻つて之を言はゞ、定助郷・増助郷・其等の代助郷及此等に同性質の當分助郷の勤高は、其高こそ一定せらるゝとは言へ、之に應じて課徴せらるゝ人馬數の最高限に關しては何等の規定もなく、唯事實助郷村が最早之以上の助郷役の負擔に堪へ得ずといふに至つて初めて其増大の停止を見るが如き事情にありしところへ、更に宿驛より不知不識裡に轉嫁せられ來つた勞役負擔があると言ふのである。所謂圍人馬の制度が齎せし負擔が即ち夫れであるが、元來圍人馬と稱するものは、臨時急公用のため宿驛の定備人馬中より控除し日常の繼立に供せざる人馬であつて、東海道に於いては享保十二年五人五疋と定められ、寶曆八年には三十人二十疋に増加せられ、安永四年品川宿の助郷村が之に異議を申立てたるも助郷村の敗北となり、爾來變更せらるゝところなく幕末に及んだのである。制定の當初はともかく、漸次之を缺くに至りし宿驛も尠からざりしものゝ如く、而も圍人馬を缺きたる宿驛に對して幕府より何等の沙汰もなかりしたため、宿驛は相互に『右圍人馬之儀は格別之御用御手當之儀故、宿々一同日々右人馬遣ひ不申圍置候儀に付、日々御不用に相成候はゞ是全御靜謐之御時節に付宿方御救と被相成候、乍併圍被仰付置候御用之節は、聊御差支相成候儀にては無之、此儀は宿々一同兼而より其心得は可有之儀に御座候、此段は乍恐深き思召被爲有之候哉』<sup>15)</sup>と密に囁き合つてゐたのである。即ち圍人馬の制度は之を結

15) 文政十三年六月。品川宿の問合に對する草津宿の返答書寫

果より見るときは、之れ宿驛の立つべき人馬の中、凡そ三十人二十疋を日々助郷村に轉嫁せしめし制度と言はざるを得ないのである。之を三十人二十疋とし、一年三百六十五日として計算すれば其數實に人足一萬九百五十人・馬七千三百疋となる。更に之を當時の實際に倣ひ馬一疋を人足二人として換算すれば其合計正に二萬五千五百五十人である。

宿驛役人の奸計・公武行人の非曲・交通上に於ける公武階級の特權への商人の潛入も亦茲に於て顧らるべきであらう。宿驛は圍人馬の制度によつて其立人馬の一部を助郷に嫁し、或ものは更に減勤を許されて之を加宿助郷に嫁するを得、相當負擔の輕減を來したるに拘らず、猶往々人馬使用の實際を晦くして不當の人馬を助郷村に課し、爲めに紛争を生じ訴訟を起せし事の尠からざりしが如き、又公武行人が屢々過當の人馬を宿驛に強要し、賃錢の規定はあれどもなきが如く平然として支拂はず、遂に之を驛郷の負擔たらしめしが如きは共に周知せらるゝところであるが、更に商品を輸送する事尠からざる商人は、交通上に於ける公武階級の特權を見ては之に潛入する事の利多きを思ひ、遂に傳を得て彼等の御用物に名を藉り其商品を宿驛に附したる事亦否み難き事實である。<sup>16)</sup>勿論幕府は斯の如き藉名の商貨輸送を禁止してゐたが、固々公武階級の家計は裕ならず、彼等が唯名を商人に假すを以て幾何かの利益に預るを得るとき、終始何れの者も之を峻嚴に拒否したりとすべき理由にも乏しいと言はなければならぬ。

16) 驛遞志稿考證. 284, 310, 399-400頁